CRM

20 novembre 2026 – Numero 8

Trasportava droga il velivolo leggero coinvolto nell'incidente del nord Italia

Il 18 novembre 2026, intorno alle 15 ora locale, un Cessna 172B Skyhawk di registrazione francese F-BJLK è precipitato in un campo nella zona di Barcuzzi, a Lonato del Garda, al confine tra i comuni di Lonato, Bedizzole e Padenghe, in provincia di Brescia. L'unico occupante, il pilota Yassin Zoulay, 29 anni, nato a Chiari e residente in Spagna, è morto nell'impatto. L'aeromobile, di proprietà privata, era decollato circa un'ora prima da Llançà, sulla Costa Brava, con piano di volo per l'aeroporto di Verona-Boscomantico, e non vi è mai giunto. Secondo le ricostruzioni è uscito dal contatto radar dopo una rapida perdita di quota; sul basso Garda era segnalata nebbia fitta. Il relitto, distrutto e non avvolto dalle fiamme, è stato individuato verso le 17. L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) ha aperto un'inchiesta di sicurezza e ha inviato un investigatore sul sito.

Nei giorni successivi, tra i rottami è stata rinvenuta una partita di hashish, in parte all'interno e in parte all'esterno del velivolo. Le quantità riferite dagli organi di stampa oscillano tra circa 40 e circa 50 chilogrammi. La Direzione distrettuale antimafia della Procura di Brescia ha assunto il coordinamento degli accertamenti sul carico, con Europol e con le autorità francesi e spagnole, per ricostruire provenienza, destinatari e rete del trasporto. Il pilota risultava già noto alle forze dell'ordine per vicende di traffico internazionale di stupefacenti. Tra le ipotesi al vaglio, ancora da verificare, c'è che intendesse liberarsi del carico in un'area isolata prima di proseguire verso Verona.

L'ANSV non ha indicato una causa. I primi rilievi hanno trovato il serbatoio quasi vuoto: resta allo studio un possibile esaurimento del carburante, anche per un'anomalia dell'impianto di alimentazione, e l'eventualità di un tentativo di dirottamento verso l'aviosuperficie di Bedizzole. Il Cessna 172 è un monomotore da turismo a quattro posti, spesso condotto in volo a vista, regime nel quale la rotta non è seguita come in un volo strumentale. L'inchiesta tecnica e quella giudiziaria procedono in parallelo.



Foto 1 – Cessna 172B Skyhawk (esemplare illustrativo dello stesso tipo)

Collisione a terra all'aeroporto di Miami tra Boeing 767 UPS e Boeing 737 Copa

Il 14 novembre 2026, intorno alle 21:15 ora locale, due aeromobili sono entrati in contatto durante il rullaggio all'aeroporto internazionale di Miami (KMIA). Secondo la Federal Aviation Administration (FAA) e l'National Transportation Safety Board (NTSB), l'estremità alare di un Boeing 737-800 di Copa Airlines (registrazione HP-1826CMP, volo CM427 proveniente da Panama City) ha colpito il muso di un Boeing 767-300F di United Parcel Service (registrazione N336UP, in rullaggio per la partenza verso Bogotá).

I controllori del traffico aereo avevano istruito l'equipaggio UPS di dare la precedenza al volo Copa. Le registrazioni audio indicano che l'equipaggio UPS ha riferito di essere andato oltre la posizione prevista e di essere stato colpito dall'ala. Il danno è stato classificato come sostanziale per il Boeing 767 UPS; la valutazione del Boeing 737 Copa è risultata in corso. Due persone a bordo del volo Copa (166 passeggeri e 6 membri di equipaggio) hanno riportato lesioni lievi e sono state trattate in loco, senza necessità di ricovero. L'equipaggio UPS è risultato illeso. L'aeroporto ha proseguito le operazioni reindirizzando il traffico su altre vie di rullaggio.

L'incidente è avvenuto il giorno successivo a un ground stop nazionale dell'FAA, causato da un guasto a un router durante la transizione da linee in rame a fibra ottica in un sito remoto, che ha temporaneamente instabilizzato comunicazioni e feed radar dei centri di controllo. L'NTSB e l'FAA hanno aperto indagini separate sull'evento di Miami.



Foto 2 – Boeing 767-300F di UPS Airlines all'aeroporto di Miami

Incidente Cessna Citation I a Durango, Messico

Il 17 novembre 2026 un Cessna 500 Citation I di proprietà privata, registrazione XB-OIQ (numero di serie 500-0338, costruito nel 1976), è precipitato poco dopo il decollo dalla pista 21 dell'aeroporto Guadalupe Victoria di Durango (MMDO), Messico. L'aeromobile, diretto a Toluca, è caduto a circa 500 metri dalla fine della pista e ha preso fuoco. L'Aviation Safety Network riporta due vittime a bordo; le autorità locali e l'Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) hanno confermato l'evento e l'apertura dell'indagine. Il bilancio esatto e le circostanze restano oggetto di accertamento; non sono state rilasciate cause preliminari.

Il Citation I è un business jet leggero bimotore (motori Pratt & Whitney Canada JT15D) certificato per operazioni single-pilot in alcune varianti. L'incidente sottolinea l'importanza del monitoraggio delle prestazioni al decollo, in particolare in condizioni di altitudine densità elevata, e della gestione di eventuali anomalie nelle fasi iniziali del volo. L'AFAC sta conducendo le verifiche tecniche sul relitto e sui dati disponibili.



Foto 3 – Cessna Citation I in volo (esemplare illustrativo dello stesso tipo)

Aggiornamenti sull'indagine del Learjet 60 precipitato in Florida il 1° novembre

L'National Transportation Safety Board continua le indagini sull'incidente del Learjet 60, registrazione N722BD, operato da Aurora Aviation (Upper Jet), precipitato il 1° novembre 2026 nei pressi di Greenacres, contea di Palm Beach, Florida. L'aeromobile, in volo da Austin-Bergstrom (KAUS) a North Eleuthera (Bahamas), è caduto da quota di crociera; tutte le nove persone a bordo (due membri di equipaggio e sette passeggeri) sono decedute. Una persona a terra ha riportato una lesione alla gamba.

Nei giorni scorsi l'NTSB ha comunicato il recupero del cockpit voice recorder (CVR) nel sito di impatto principale e il completamento delle operazioni di scavo. Parti dell'elevatore sinistro sono state recuperate a distanza significativa dal punto di impatto principale (tra circa 2 e 6 km), elemento considerato rilevante dagli investigatori. Il meteo del giorno, con presenza di temporali, rimane un fattore sotto esame. Non è stata ancora determinata una causa; l'indagine prosegue con analisi dei registratori e dei componenti strutturali presso i laboratori NTSB a Washington.

Altri eventi della settimana e direttiva di aeronavigabilità

Nella settimana sono stati registrati ulteriori inconvenienti di rilievo operativo. Il 18 novembre un Piper PA-46 Malibu (XB-MKC) operato da Casago è uscito di pista nei pressi dell'aeroporto Del Norte di Monterrey (Messico) dopo una perdita di potenza, finendo in fiamme a lato di un'autostrada; i sei occupanti sono usciti con lesioni lievi. Diversi eventi di aviazione generale negli Stati Uniti hanno comportato atterraggi di emergenza o collassi del carrello senza vittime, tra cui un Beechcraft King Air a Fort Worth e un Bonanza in Florida.

Il 20 novembre l'FAA ha pubblicato una airworthiness directive che richiede prove ripetute del sistema degli alettoni su determinati Boeing 737 Next Generation a causa di un rischio legato al monitor dell'autothrottle. La misura interessa circa 300 aeromobili statunitensi e mira a verificare l'integrità dei comandi di volo.

L'incidente militare di un Antonov An-12BK dell'Aeronautica russa, precipitato il 17 novembre nei pressi di Yagunovo (regione di Kemerovo) con 19 vittime a bordo, è stato riportato dalle reti di sicurezza del volo; le indagini sono di competenza delle autorità russe.

Note di sicurezza

Le operazioni a terra richiedono la massima aderenza alle istruzioni ATC e una continua consapevolezza situazionale,

soprattutto in aeroporti ad alto traffico dove le intersezioni di taxiway presentano rischi di contatto. L'evento di Miami evidenzia come anche una breve deviazione dalla clearance possa produrre danni sostanziali e lesioni.

Al decollo, il monitoraggio delle prestazioni (velocità, rateo di salita, configurazione) e la disponibilità a interrompere o gestire anomalie sono fondamentali, in particolare su aeromobili più datati o in condizioni di alta densità. L'aggiornamento delle infrastrutture di comunicazione ATC, come dimostrato dal ground stop del 13 novembre, resta prioritario per la resilienza del sistema. Si raccomanda a operatori e piloti di consultare le ultime direttive e i rapporti preliminari delle autorità investigative.